

Patrimonio arqueológico subacuático del litoral occidental de la provincia de Málaga: un acercamiento a su historia

Nuria E. Rodríguez Mariscal, Lourdes Márquez Carmona | Centro de Arqueología Subacuática, IAPH

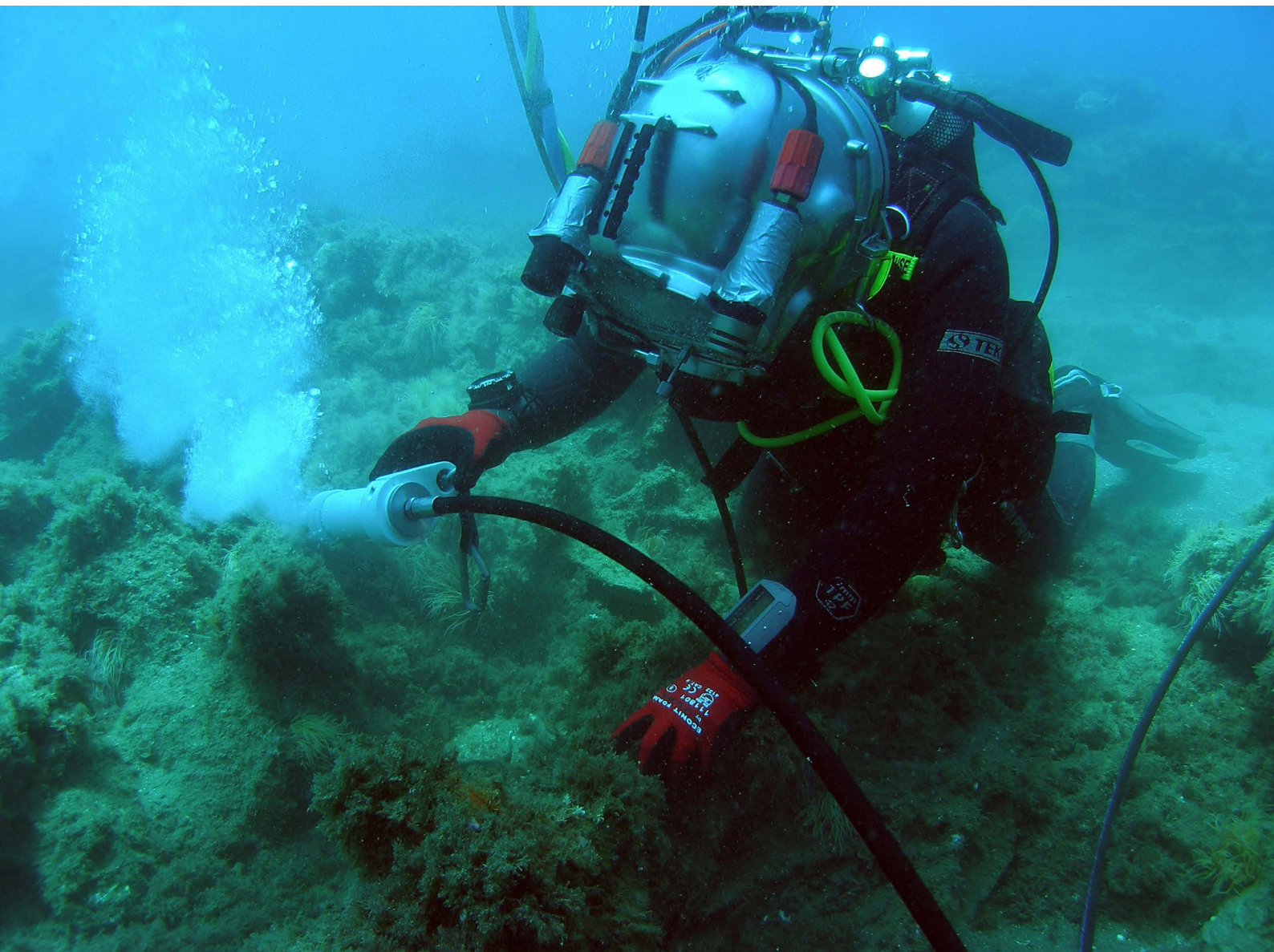
URL de la contribución <www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/3981>

RESUMEN

En las siguientes líneas se efectuará un breve recorrido por el rico patrimonio arqueológico subacuático del litoral occidental de Málaga que ha quedado como testigo de las distintas culturas que han arribado por vía marítima a esta franja de la costa andaluza. Zona privilegiada por su posición estratégica, tanto por motivos comerciales como por motivos militares. Se detallará especialmente la batalla naval de Marbella que tuvo lugar en 1705 en aguas del Estrecho de Gibraltar en el marco de la Guerra de Sucesión española. A consecuencia de este episodio naufragaron dos navíos de línea de la armada francesa en la costa intermedia entre las poblaciones de Estepona y Marbella.

Palabras clave

Arqueología Subacuática | Barcos | Batallas | Costa del Sol | Málaga | Naufragio | Patrimonio arqueológico subacuático | Pecios |



Pecio de San Pedro de Alcántara. Aplicación experimental de la tecnología Libs en el medio subacuático sobre una pieza arqueológica de composición metálica | foto Fondo Gráfico IAPH (Aurora Higuera-Milena Castellano)



Izquierda. Aspecto actual del pecio de La Isabella, en el que se aprecian distintos niveles constructivos: elementos que conforman la estructura axial –quilla y sobrequilla– cuadernas de la estructura transversal e hileras de tracas del forro externo | foto Fondo Gráfico IAPH (Aurora Higuera-Milena Castellano)



Derecha. Algunas de las piezas ornamentales de corte clásico que transportaba *La Isabelle* como parte de su cargamento. Actualmente se encuentran depositadas en distintos organismos públicos del Benalmádena | foto Fondo Gráfico IAPH (Mercedes Gallardo Abárzuza)

El desarrollo histórico de este ámbito territorial, desde la prehistoria a la actualidad, ha legado hasta nuestros días una gran riqueza patrimonial. La situación estratégica de Málaga, paso obligado entre dos mundos culturales, el Mediterráneo y el Atlántico, así como puente entre dos continentes, Europa y África, ha favorecido el asentamiento de diversas sociedades principalmente en zonas costeras y, particularmente, en las desembocaduras de los ríos. Este modelo de asentamiento responde a dos motivos fundamentales, los ríos permiten el acceso a territorios del interior y abastecen de agua dulce.

El intercambio de productos primarios y manufacturados entre las distintas sociedades autóctonas y foráneas pasó a ser el motor que favoreció la implantación de nuevas rutas comerciales. Teniendo en cuenta los beneficios que supone el uso de los medios de transporte marítimo sobre los terrestres –principalmente respecto al tiempo de desplazamiento y a la seguridad de la carga– se produjo una evolución en la forma de construir barcos que respondiera a las nuevas necesidades, entre ellas amplitud de tonelaje, defensa y adaptación para largos recorridos.

No obstante, este intenso tráfico marítimo no estuvo exento de dificultades. Entre las principales causas que produjeron numerosas pérdidas navales destacan la piratería, las batallas, los temporales y el desconocimiento de los accidentes geográficos marinos de las nuevas zonas de tránsito.

De este modo, la margen occidental de Málaga fue testigo de numerosos naufragios debido a las causas anteriormente mencionadas, por lo que disponemos actualmente de un importante Patrimonio Arqueológico Subacuático detectado con mayor intensidad en la franja marítima próxima a la costa.

La Carta Arqueológica Subacuática de Andalucía, proyecto que viene siendo ejecutado por el IAPH, a través de su Centro de Arqueología Subacuática, desde 1997, recoge en este espacio 15 registros de yacimientos, que abar-

can una cronología desde la protohistoria hasta la edad moderno-contemporánea, 9 de los cuales actualmente se encuentran inscritos como Zona Arqueológica con la categoría de Bien de Interés Patrimonial¹. Entre ellos destacan el pecio de *La Isabella*, también denominado pecio de Los Santos, y el pecio de San Pedro de Alcántara.

En el caso de *La Isabella*, conocemos su historia a través de la información aportada por las fuentes documentales. Se trata de un bergantín inglés naufragado frente a las costas de Benalmádena, a la altura de Torrequebrada, el 4 de marzo de 1855. Presenta un pésimo estado de conservación a causa de la erosión marina y de la acción antrópica. Aún quedan visibles restos de los elementos constructivos axiales –quilla y sobrequilla–, así como de sus cuadernas y forrado. Décadas atrás se rescató parte de su cargamento, del que destacan varias esculturas y columnas de mármol, losas para el revestimiento de solería, diversos elementos metálicos constructivos y artefactos vinculados con la vida a bordo del barco.

Respecto al pecio de San Pedro de Alcántara, la información que se tiene es estrictamente arqueológica. Se trata de los restos de un navío de madera de envergadura, en el que destaca una robusta estructura constructiva característica de barcos de origen militar. Conserva una eslora aproximada de 60 m y una manga de unos 10-12 m.

Tradicionalmente se han asociado los restos de este barco con los buques de bandera francesa *Lys* y *Magnánime*, naufragados en la zona en el año 1705. No obstante, los detalles constructivos y la eslora que presenta el pecio de San Pedro de Alcántara no parecen apoyar esta hipótesis.

Este pecio forma parte de los yacimientos seleccionados en el desarrollo del Proyecto LIBS², en el que, y a través de una intervención puntual, se han llevado a cabo diversas pruebas in situ de la tecnología Libs, aplicación experimental en medios subacuáticos.

Las fuentes documentales de carácter textual y cartográfico, junto con la información oral, amplían el conocimiento sobre el patrimonio cultural marítimo que se tiene de esta área de Málaga, aportando una valiosa información acerca de naufragios y áreas de explotación marina desde la Antigüedad, aún no detectados arqueológicamente. Esta información recopilada ha permitido delimitar 14 zonas potencialmente arqueológicas, dando lugar a espacios protegidos bajo la figura legal de Zonas de Servidumbre Arqueológica³. De entre ellas destacan, por su riqueza documental, la ensenada de Málaga y el área frente a Marbella y Estepona.

La rada malagueña ha estado ocupada desde época fenicia hasta la actualidad. Su puerto ha tenido una gran actividad comercial y ha sido escenario

1

DECRETO 285/2009, de 23 de junio, por el que se inscriben en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como Bienes de Interés Cultural, con la tipología de Zona Arqueológica, cincuenta y seis bienes sitos en las aguas continentales e interiores de Andalucía, mar territorial y plataforma continental ribereña al territorio andaluz. En BOJA núm. 129. Página núm. 86. Sevilla, 6 de julio 2009.

2

Proyecto en el que el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico por medio de su Centro de Arqueología Subacuática participa como socio, estando liderado por la Universidad de Málaga, Departamento de Química Analítica. Presentado y aprobado en la convocatoria 2011 de Proyectos de Investigación de Excelencia de la Consejería de Economía, Innovación y Ciencia de la Junta de Andalucía. Los resultados que se esperan de este proyecto se centran especialmente en la obtención de un producto comercializable, encaminado a la investigación del patrimonio arqueológico subacuático, por medio del desarrollo de un sistema transportable capaz de efectuar un análisis de la composición química de los bienes localizados en yacimientos arqueológicos subacuáticos.

3

ORDEN de 20 de abril de 2009, por la que se resuelve declarar como Zonas de Servidumbre Arqueológica 42 espacios definidos en las aguas continentales e interiores de Andalucía, mar territorial y plataforma continental ribereña al territorio andaluz. En BOJA núm. 101. Página núm. 59. Sevilla, 28 de mayo 2009.

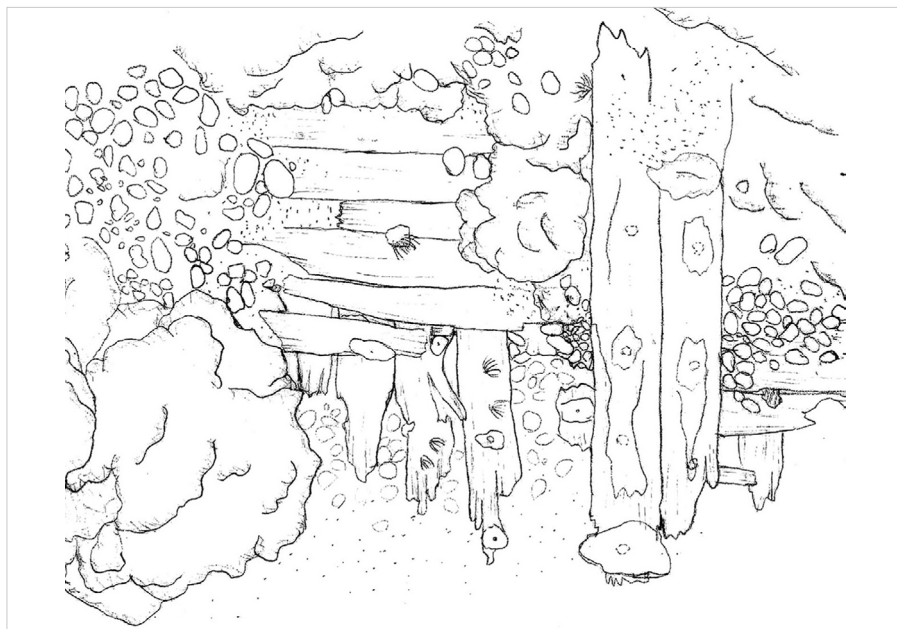


Registro de los restos visibles de la estructura naval del pecio de San Pedro de Alcántara. Actividad ejecutada por el Centro de Arqueológica Subacuática en el marco del Proyecto de Carta Arqueológica Subacuática de Andalucía | foto Fondo Gráfico IAPH (Aurora Higuera-Milena Castellano)

de diversos episodios navales. Actualmente se contabilizan las pérdidas de alrededor de 50 barcos en este espacio desde 1483.

Precisamente uno de los episodios bélicos que las fuentes documentales refieren como acontecidos en este área de la costa malagueña, ya de época moderna, se produjo en el marco de la Guerra de Sucesión española (1701-1713). Felipe de Anjou, nieto del rey de Francia Luis XIV, marcó el inicio de la dinastía borbónica en España, a la muerte sin heredero del último rey de la dinastía austríaca Carlos I. Pero su nombramiento como rey supuso un conflicto a nivel europeo y la declaración de la guerra contra Francia y España, en 1702, por parte de los países que formaron la Gran Alianza (Austria, Inglaterra, Provincias Unidas de los Países Bajos, Dinamarca y Portugal).

El litoral de Andalucía fue uno de los escenarios de esta guerra europea al ser el peñón de Gibraltar, punto estratégico de control del Mediterráneo, una plaza fuerte en manos de los ingleses, que los españoles y franceses querían recuperar. Una de esas actuaciones por el dominio de la “roca” fue la “Batalla de Marbella” que tuvo lugar el 21 de marzo de 1705 entre la armada francesa del barón De Pointis y la escuadra anglo-luso-holandesa al mando del almirante John Leake. Aunque fuera del área que nos ocupa en estas líneas, no podemos olvidar por supuesto la importante “Batalla naval de Málaga” o “Vélez-Málaga” que tuvo lugar meses antes, el 24 de agosto, también en el marco de esta gran guerra europea por el trono español y en la que se enfrentaron más de 130 navíos de las dos escuadras: de un lado angloholan-



Bernard DesJours, Barón de Pointis (1645-1707) |
foto Wikipedia

deses, al mando del almirante George Rooke, y de otro, a la escuadra franco-española a las órdenes del conde de Toulouse y el almirante d'Estrées.

En el área de Marbella-Estepona anteriormente citada tuvo lugar el enfrentamiento de la “Batalla de Marbella” en el que se produjo, el mismo día del combate naval, el naufragio de dos navíos de la armada francesa.

El motivo de la presencia de los barcos del barón De Pointis en la zona del Estrecho de Gibraltar era que había recibido la misión de asediar por mar esa plaza inglesa con 13 navíos, aunque debido a un temporal que dispersó a 8, sólo contó con la fuerza efectiva de 5 barcos para enfrentarse al almirante Leake. Éste, al mando de una escuadra de 35 buques, navegaba desde Lisboa hacia la Bahía de Algeciras, para reforzar las fuerzas militares del peñón de Gibraltar. En cuanto De Pointis avistó la escuadra enemiga ordenó cortar los cables y con los 5 navíos que le quedaban intentó “gagner le large”⁴, pero fue rodeado y obligado a combatir a pesar de la desigualdad de las fuerzas.

El balance del enfrentamiento en aguas de la bahía de Algeciras, frente al cabo de Punta Carnero, supuso para la armada francesa la pérdida de cinco unidades navales: tres capturadas y dos naufragadas en el litoral malagueño.

Los barcos de nacionalidad francesa naufragados fueron el *Magnanime* y *Lys*. Tenían un porte de 74 y 86 cañones y estaban al mando del barón De Pointis y M. Lauthier, respectivamente. Ambos maniobraron para rebasar la

Lámina superior izquierda. Detalle de un croquis acotado de los restos del pecio de San Pedro de Alcántara. Destaca la presencia de una bularcama o sobreplán, forro interior y cuadernas del barco, así como un abundante lastrado que protege en la actualidad el plan del barco | plano Nuria E. Rodríguez Mariscal

4
Traducción: Alcanzar alta mar.



Mapa de Andalucía, detalle desde la bahía de Algeciras hasta Málaga | mapa elaboración propia

línea enemiga. Su intención era tratar de ganar la costa española para embarrancar los navíos. Esta acción tuvo lugar finalmente al oeste de Marbella (ALLEN, 1852: 111-112). El navío *Magnanime*, buque insignia a bordo del que se encontraba De Pointis, tocó el fondo con tanta fuerza que cayeron sus mástiles, comenzando a entrar agua. Como era habitual en la época para que no fueran reutilizados por el enemigo, la pequeña porción del casco que permaneció fuera del agua fue incendiada por los franceses antes de abandonar su barco. Al igual que su compañero, el *Lys* terminó sus días incendiado en algún punto de lo que hoy conocemos como Costa del Sol.

En la historiografía inglesa esta acción es conocida como “Cabrita o Cabareta Point Battle”, cuya traducción literal es la “Batalla de Punta Cabrita” (ALLEN, 1852: 111-112). La victoria inglesa apaciguó los ánimos franco-españoles para seguir intentando recuperar Gibraltar.

Asimismo, las continuas derrotas del “rey sol” en el escenario europeo fueron debilitando la causa de la dinastía borbónica. Finalmente este gran conflicto finalizó en noviembre de 1712 al renunciar Felipe V de España al trono francés, que le correspondía recordemos, al ser nieto de Luis XIV y por la renuncia de los otros príncipes franceses al trono español. Al mismo tiempo, la paz supuso la reactivación del comercio marítimo de los puertos andaluces con los territorios de ultramar.

BIBLIOGRAFÍA

- **ALLEN, J.** (1852) *Battles of the British Navy*. London, H. G. Bohn, 1852, pp. 111 y 112
- **ALZAGA, M.; MARTÍ, J.; NAVARRO, M.; RODRÍGUEZ, N. E.** (1999) Documentación y análisis del riesgo antrópico del patrimonio arqueológico subacuático de Andalucía. *PH Boletín del IAPH*, n.º 26 (Especial Monográfico: Arqueología Subacuática), 1999, pp. 122-129 <<http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/773/773>> [Consulta: 01/09/2017]
- **BOUDRIOT, J.** (1995) *Les vaisseaux de 74 à 120 canons: étude historique, 1650-1850* / Jean Boudriot; avec la collaboration de Hubert Berti. Paris: A.N.C.R.E., 1995, 436 p.: il.; 32 cm (Collection Archéologie Navale Française)
- **FERNÁNDEZ DURO, C.** (1972-1973) *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Vol 6. Madrid: Museo Naval, 1972-1973
- **PETER, J.** (1995) *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV* / Jean Peter; préface de Jean Boudriot. Paris: Institut de Strategie Comparee: Economica, 1995 (Hautes études maritimes; 2)
- **RODRÍGUEZ MARISCAL, N. E.** (2001) La Arqueología Subacuática: su evolución en la provincia de Málaga. En WULF ALONSO, F.; CRUZ ANDREOTTI, G.; MARTÍNEZ MAZA, C. (ed.) *Comercio y comerciantes en la Historia Antigua de Málaga. II Congreso de Historia Antigua de Málaga*. Málaga: Servicio de Publicaciones Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga (CEDMA), 2001, pp. 177-191
- **RODRÍGUEZ MARISCAL, N. E.; ALZAGA GARCÍA, M.** (2001) Actuaciones de reconocimiento y valoración del patrimonio arqueológico subacuático del litoral andaluz. *PH Boletín del IAPH*, n.º 34 (Especial Monográfico: Museos), pp. 97-103 <<http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/1138/1138>> [Consulta: 01/09/2017]
- **RODRÍGUEZ MARISCAL, N. E.; MARTÍ SOLANO, J.** (2003) Prospecciones arqueológicas subacuáticas en las costas de Cádiz y Málaga. *Anuario Arqueológico de Andalucía* 2003. Tomo II. Sevilla: Junta de Andalucía Consejería de Cultura, 2003, pp. 93-101
- **TORCHET DE BOISMÊLÉ, J.B.; DE BLOIS, T.; BOURDOT DE RICHEBOURG, C. E.** (1758) *Histoire generale de la marine contenant su origine chez tous les Peuples du monde, ses progrès, son état actuel, & les Expéditions Maritimes anciennes & modernes*. Tome Troisieme. Amsterdam: Antoine Boudet, Imprimeur du Roi, 1758